

ОТДѢЛЪ XI.

Вятской

публ. библ.

№ 11

СБОРНИКЪ СТАТЕЙ

ВЯТСКАГО СТАРОЖИЛА

Н. И. Нлепикова.

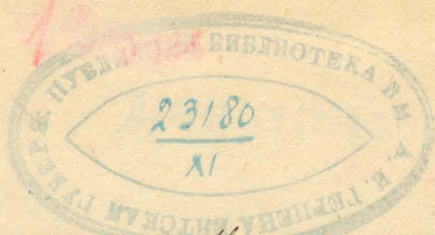
ИТСКОЙ
Л. БИБЛ.

№ 545
598

~~184, a~~

август 1942 г.

II/13



1. Сборникъ статей Казанскіа стародрука
2. Воспоминанія Казанскіа стародрука
3. Записки и впамятніа стародрука
4. Воспоминанія Казанскіа стародрука

Проворено 1932 г.



4

10

1871

Received of the
Honorable Secretary of the
Department of the Interior
the sum of \$100.00
for the purchase of
land for the
purpose of
establishing a
reservation for the
benefit of the
Indians of the
tribe of the
Sisseton Reservation
in the State of
North Dakota
this 1st day of
January 1871

Wm. H. Hunt
Secretary of the
Department of the
Interior
Washington

10150

1.
Проверено 1932 г.

КР
200

СВОРНИКЪ СТАТЕЙ

ВЯТСКАГО СТАРОЖИЛА
(Константин Игнатьевич)

К. К. Клепикова.



В 61 п. 1.



Вятка.
ТИПОГРАФІЯ И ХРОМОЛИТОГРАФІЯ МАИШЕЕВА,
БЫВШАЯ
Кукулина и Красовскаго.
1899.



30

СВЯТЫЙ СЛАВЯ

ВЪ ТЕМЪ СЪ ОСТАТЪ
(КОНСТАНТИНЪ И ПАВЪЛЪ)

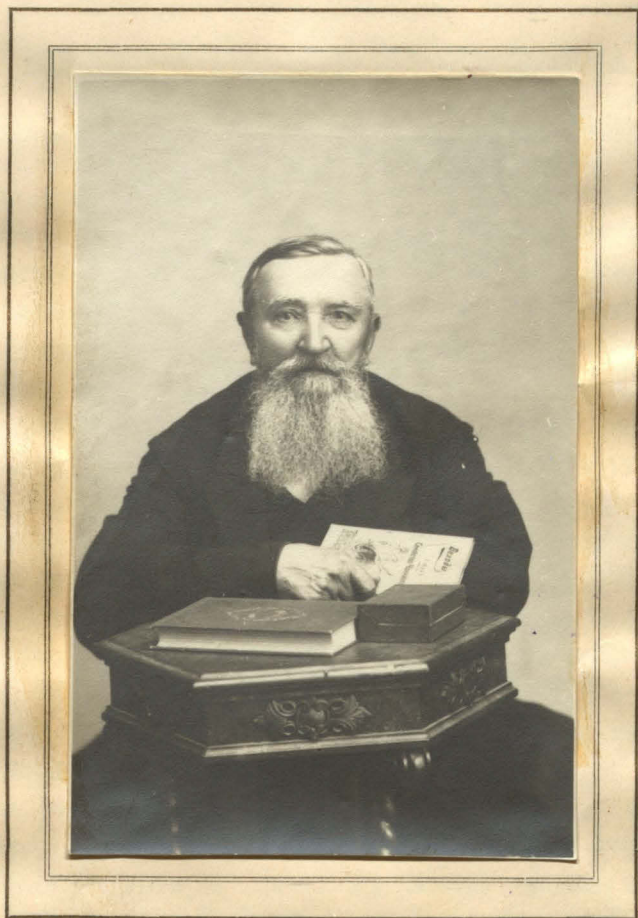
Дозволено цензурою Казань, 23 марта 1899 года.

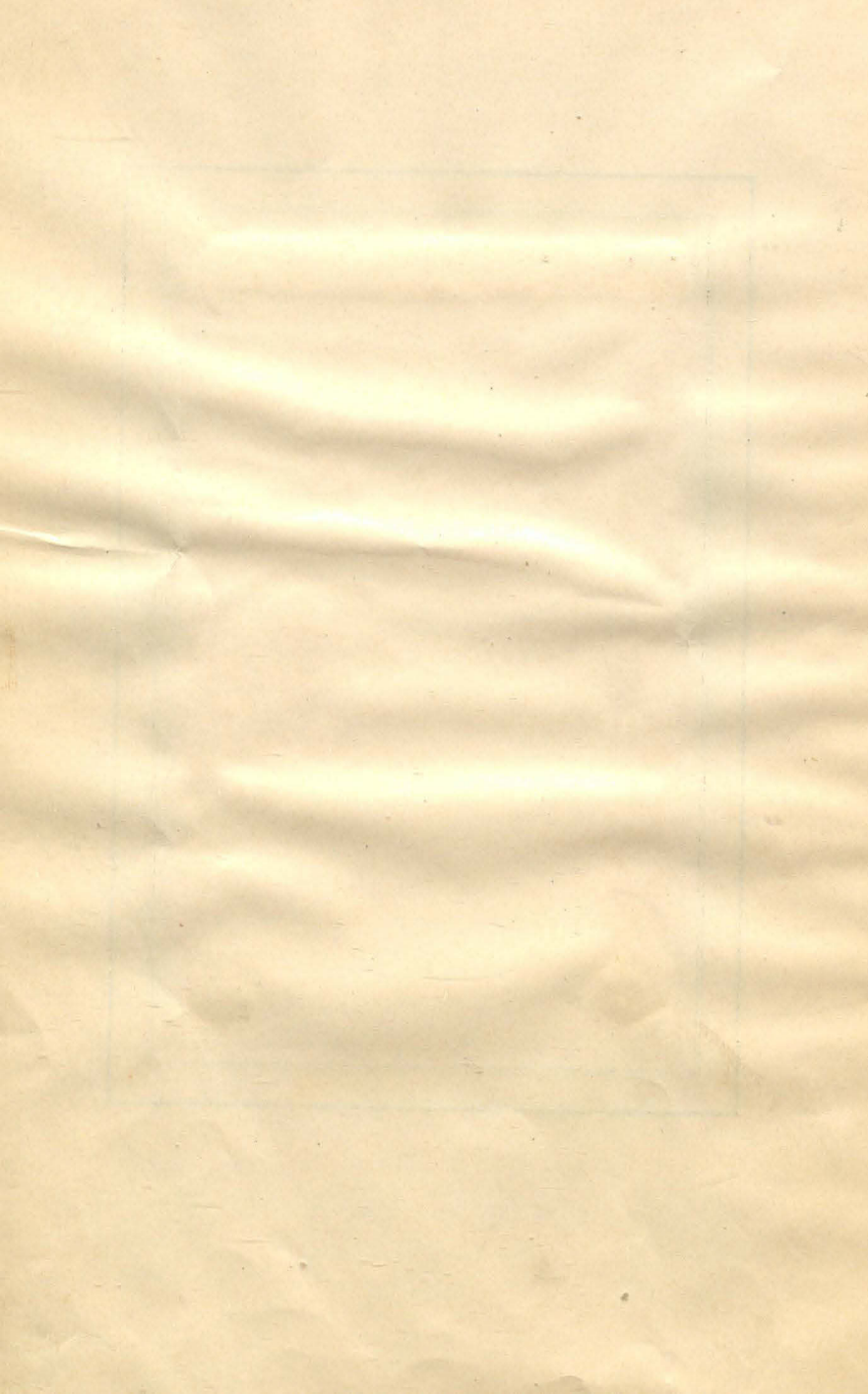
КР-94



Библиотека
Казанскаго университета
Издательство
Казанскаго университета
1899







ВОСПОМИНАНІЕ СТАРОЖИЛА

(о прежней торговлѣ Вятки съ Архангельскомъ).

Съ проведеніемъ желѣзной дороги Пермь-Вятка-Котласъ, для города Вятки ожидается расширеніе торговыхъ оборотовъ съ Архангельскимъ портомъ. Десятки лѣтъ прожили, торговля Вятки съ Архангельскомъ изъ года въ годъ все падала и падала. Особенно сократился отпускъ товаровъ, которые отправлялись въ прежнее время за границу. Произошло это отъ улучшенія путей сообщенія къ петербургскому порту. Еще въ 1842 году на Волгѣ не было ни одного парохода, ни буксирнаго, ни легкаго пассажирскаго; товары съ Волги и Камы отправлялись въ Рыбинскъ на парусныхъ ходовыхъ судахъ, называемыхъ расшивами. Эти суда, когда нѣтъ попутнаго вѣтра, велись вверхъ по Волгѣ бурлаками бичевой; большую партію товаровъ вели въ Рыбинскъ конныя машины въ большихъ судахъ, называемыхъ подчалками.

Съ открытіемъ по Волгѣ пароходства, Архангельскъ остался въ сторонѣ отъ общаго торговаго оживленія; и товары даже съ Вятки потянулись на Рыбинскъ и изъ Рыбинска въ Петербургъ. Пути же сообщенія Вятки съ Архангельскомъ оставались прежними.

Прежде изъ Вятки для отпуска за границу отправляли въ Архангельскъ рожь, овесъ, сѣмя льняное, ленъ, куделю, пшеницу и сало. Много этихъ товаровъ

вятскіе купцы покупали въ прикамскихъ городахъ и въ Казани и отправляли въ Вятку и Орловъ на лошадяхъ, а изъ этихъ городовъ къ пристанямъ по рѣкѣ Лузѣ везли 200 верстѣ также на лошадяхъ. Для перевозки товаровъ лошадей было занято болѣе десяти тысячъ, всѣ товары перевозились, конечно, только зимою, на пристаняхъ каждый годъ строились сплавныя барки, грузили въ нихъ по 20 тысячъ пудовъ; всѣ барки продавались въ Архангельскѣ по дешевой цѣнѣ, якорья и снасти отправляли обратно изъ Архангельска вверхъ по Двинѣ до города Великаго Устюга, а отсюда зимой развозили уже по пристанямъ.

Изъ-за границы же приходило въ Архангельскѣ въ теченіи лѣта за товарами болѣе 1000 морскихъ парусныхъ кораблей; шли они въ Архангельскѣ большею частію съ балластомъ, только на нѣкоторыхъ французскихъ были виноградная вина. Изъ норвежскихъ и приморскихъ городовъ и съ Бѣлаго моря приходило много морскихъ парусныхъ судовъ, называемыхъ ладьями; они приходили съ морской рыбой, тюленьимъ жиромъ, уходили же съ хлѣбомъ и другими товарами.

И нынѣ Вятская губернія имѣетъ много товара для отпуска за границу; такъ въ зиму 18⁹⁶/₉₇ г.г. евреи изъ Лейпцига купили въ нашей губерніи чрезъ комиссіонеровъ, вятскихъ купцовъ, 150 тысячъ пудовъ кудели, отправили её до Казани на лошадяхъ, а отсюда по желѣзной дорогѣ въ Вязму (Смоленской губ.), для отправки за границу.

О желѣзныхъ дорогахъ и торговлѣ Вятки съ Архангельскомъ.

(Отъ нашего корреспондента).

Десять лѣтъ назадъ тому никто не могъ и предполагать, чтобы Вятка, сѣверный губернскій городъ, могла лежать на такомъ желѣзнодорожномъ пути, который соединяетъ Петербургъ съ Владивостокомъ, Балтійское море съ Тихимъ океаномъ, Россію съ Китаемъ, что Вятка будетъ узелъ, въ которомъ сойдутся со всѣхъ четырехъ сторонъ желѣзныя дороги: съ востока изъ Перми, съ запада изъ Петербурга, съ юга изъ Казани и съ сѣвера изъ Котласа, при Сѣверной Двинѣ.

Десятки лѣтъ прошли; по неимѣнію удобныхъ путей сообщенія торговля дѣла Вятки съ Архангельскомъ съ каждымъ годомъ упали, въ настоящее же время виденъ конецъ этому тяжелому для Вятки положенію: желѣзная дорога Пермь-Вятка-Котласъ въ будущую зиму будетъ въ дѣйствиіи, товары, идущіе въ Архангельскъ изъ Вятки, отправлять будутъ въ Котласъ (Котласъ на берегу Сѣверной Двины, при впаденіи въ нее судоходной рѣки Вычегды), гдѣ уже построены и еще строятся для склада товаровъ амбары.

Вятская губернія съ населеніемъ 3082615 человекъ, на пространствѣ въ 134664 квадр. верстъ найдетъ товары отправлять въ Архангельскъ для отпуска за границу. Губернія населена государственными крестьянами, владѣльческихъ земель прежнихъ помѣщиковъ немного. Нѣтъ сомнѣнія, что всѣ земледѣльческіе продукты въ Вяткѣ дешевы, особенно ленные и фактъ на лицо. Нынѣшнюю зиму покупаютъ по рѣкѣ Вяткѣ на пристани Науровской, Уржумскаго уѣзда, двѣ конторы, изъ Петербурга Врантъ и Клейнъ ленные и

сыпные товары. Евреи изъ Лейпцига третью зиму приѣзжаютъ въ Вятку покупать ленную кудель, которую отправляютъ до Казани на лошадахъ, а изъ Казани по желѣзной дорогѣ въ Вязму (Смоленской губерніи). Всѣ расходы при покупкѣ, провозъ на лошадахъ и по желѣзной дорогѣ оправдываются и, кромѣ того, берутъ барыши. Нѣкоторые полотняные фабриканты изъ Костромской губерніи также покупаютъ ленные товары въ Вятской губерніи.

Въ продолженіе десятковъ лѣтъ много вятскихъ купцовъ, по невозможности производить торговлю прежними путями въ Архангельскъ, изъ Вятки уѣхали въ столицы и другіе города; также и изъ Архангельска заграничныя конторы. Оставшіеся въ Вяткѣ купцы каждый годъ отправляютъ товаръ въ Рыбинскъ и Петербургъ, и часть въ Архангельскъ. Въ Рыбинскѣ рѣдко продавали съ барышами, болѣе по своей цѣнѣ, случалось брали большіе убытки; купцы же съ миллионными капиталами отправляли въ Петербургъ, гдѣ выдерживали цѣну и брали барыши.

При удобныхъ путяхъ сообщенія приѣдутъ въ Вятку и Архангельскъ со всѣхъ сторонъ коммерсанты старые и новые, будетъ не мало комиссіонеровъ и приказчиковъ; изъ Пермской губерніи и изъ Сибири пойдетъ много товаровъ въ Архангельскъ, потому что доставка товаровъ изъ Перми въ Петербургъ будетъ много дороже противъ Архангельска и времени въ пути въ четыре раза пройдетъ болѣе. Изъ городовъ по рѣкѣ Вяткѣ товары, идущіе нынѣ въ Рыбинскъ и Петербургъ, будутъ отправляться въ Архангельскъ, пароходство по Двинѣ увеличится (сплавъ товаровъ изъ Котласа до Архангельска двѣ копѣйки съ пуда, перекатовъ нѣтъ, суда ходятъ свободно съ полнымъ гру-

зомъ) По рѣкѣ Вяткѣ рейсируетъ до 25 пароходовъ; одно препятствіе по Вяткѣ --перекаты. Когда построятся желѣзныя дороги изъ Петербурга и Казани, на Вяткѣ движеніе, конечно, усилится: выгрузка и перегрузка товаровъ въ лѣтнее время съ пароходовъ на желѣзную дорогу и съ одной дороги на другую. Вятское городское общество рѣшило построить отъ паромныхъ пристаней на станцію желѣзной дороги рельсовый подъездной путь. Кустарное производство въ Вяткѣ увеличится, особенно мебель изъ Вятки пойдетъ на всѣ четыре стороны.

Вятка и Вятская губернія въ 30-хъ и 40-хъ г.

(По воспоминаніямъ старожила К. И. Клепикова).

Хотя и говорятъ, что Вятка растетъ тихо, но то, что было лѣтъ 50—65 тому назадъ, нельзя и сравнивать съ нынѣшнимъ. Улицы были топкія, нѣкоторыя изъ нихъ въ центрѣ города были выстланы тесомъ и фашинникомъ, тротуары состояли изъ двухъ-трехъ досечекъ, положенныхъ на обрубки, безъ канавъ, фонарей уличныхъ не было, и обыватели по вечерамъ ходили или въ темнотѣ, или съ ручными фонарями.

Частныхъ каменныхъ домовъ было немного и почти всѣ они принадлежали крупнымъ купцамъ, ведшимъ торговлю съ Архангельскимъ портомъ. Въ 30-хъ и 40-хъ годахъ своей торговлей гремѣли больше другихъ купцы: Аршауловъ, каменный домъ котораго теперь перешелъ въ собственность города (квартира г. Быховца); Машковцевы, дома которыхъ нынѣ принадлежатъ мужской и женской гимназіямъ; Рѣпинъ, его домъ

нынѣ принадлежитъ епархіальному женскому училищу (старый корпусъ, и пр. и пр.).

Съ прїѣздомъ губернатора Тюфяева, городъ началъ понемногу улучшаться: деревянныя мостовыя были сломаны и главныя улицы были взбугрены и засыпаны пескомъ и галькой; тротуары стали строить широкія и съ канавами, исправили развалившіеся заборы и многіе дома окрасили. Въ эти же годы Александровскій садъ обнесенъ съ Каѳедральной площади чугунной рѣшеткой, которая была поставлена при содѣйствіи винныхъ откупщиковъ; тогда же въ саду поставлены и двѣ большія бесѣдки, существующія до настоящаго времени. Площадь передъ Каѳедральнымъ соборомъ представляла изъ себя топкое болото, которое по требованію Тюфяева было засыпано землей, скопанной отъ пригорка, на которомъ возвышаются Воскресенская и Покровская церковь.

Городъ прежде охранялся сильнѣе нынѣшняго. Полицейскихъ чиновъ, несмотря на меньшее населеніе, было столько же, какъ и нынѣ, — полиціимейстеръ, два частныхъ и четыре квартальныхъ. На выѣздахъ изъ города по почтовымъ трактамъ были полицейскія будки и шлагбаумы, которые спускались предъ каждымъ проѣзжающимъ, ѣхавшимъ съ колокольцами. Полицейскій, узнавъ кто ѣдетъ, поднималъ шлагбаумъ и пропускалъ. По ночамъ по всему городу ходили патрули изъ полицейскихъ и баталіонныхъ солдатъ при одномъ квартальномъ.

Мѣстная торговля въ самой Вяткѣ была не широка; прїѣзжихъ купцовъ и торговцевъ почти совсѣмъ не было; только и были татаринъ Абдулъ, торговавшій лошадьми и приготавливавшій кумысъ, да ссыльный еврей, котораго звали — по дѣйствительному ли имени,

или по прозвищу — Мармаръ. Насколько любили всё простодушнаго Абдулку, настолько же сторонились отъ Мармара.

Въ Вяткѣ тогда былъ всего одинъ трактиръ и одна харчевня, въ которыхъ толкались только пропившіеся подъячье и ремесленники, да по праздникамъ заходили съ базара мужики. Торговцы же и вообще граждане считали за большой конфузъ ходить въ трактиръ даже чаю напиться. Да и вообще тогда чай еще не былъ въ большомъ употребленіи; у многихъ третьегильдейскихъ купцовъ не было даже и самоваровъ. Въмѣсто чая, распространеннымъ угощеніемъ было домашнее пиво и брага. Не было тогда въ городѣ и публичныхъ домовъ терпимости.

✓ Главные обороты тогдашнихъ крупныхъ торговцевъ были въ губерніи по закупу для Архангельскаго порта хлѣба, льна, кудели, льняного сѣмени и для поставки въ мѣстныя инвалидныя команды и на казенныя заводы провіанта, а также лошадей на почтовые станціи. Покупка хлѣба и сѣмени производилась большею частью чрезъ богатыхъ крестьянъ, которымъ въ сентябрѣ и октябрѣ выдавались задатки на покупку по деревнямъ экспортируемыхъ предметовъ, и свозили ихъ зимой въ Вятку, Слободской и Орловъ, а отсюда все отправлялось уже къ Архангельску. Для полученія задатковъ одни крестьяне сами выѣзжали въ Вятку и лично получали деньги отъ приказчиковъ. Все это раздавалось безъ всякихъ росписокъ, потому что крестьяне-комиссіонеры были большею частью безграмотные и замѣчательно, почти не бывало случая, чтобы за кѣмъ-нибудь изъ крестьянъ пропадали эти задатки, оп будутъ ли они выданы самими хозяевами, или развѣзжавшими приказчиками.

Для раздачи задатковъ приказчики разъѣзжали по всей губерніи; и это занятіе было не изъ легкихъ: дороги, кромѣ главныхъ трактовъ, были мало проѣзжія шли по лѣсамъ, которыхъ въ губерніи было тогда еще очень много. Особенно трудно было ѣздить по проселочнымъ дорогамъ Сарапульскаго уѣзда, откуда башкиры по зимамъ вывозили мачтовый лѣсъ сажень по 10 бревно. Встрѣча съ такимъ великаномъ доставляла большія непріятности. Ихъ возятъ обыкновенно на 10—15 лошадей, запряженныхъ гусемъ, у каждой лошади по погонцику. По лѣсу только гуль и шумъ стоитъ, когда везутъ такого великана; нужно тотчасъ же сворачивать въ снѣгъ и ждать, когда-то онъ минуетъ мимо васъ. Не мало затрудненій пріѣзжіи испытываетъ и на станціяхъ по проселочнымъ дорогамъ, да еще среди вотяковъ. Когда только слышатъ колокольчикъ, всѣ разбѣгаются по избамъ и бѣда, если ямщикъ на вопросъ — „кто ѣдетъ?“ — скажетъ — „баринъ“. Тогда непременно нужно обращаться къ старостѣ и только при его помощи можно найти лошадей. Но если услышатъ „прогонъ“, отъ предлагающихъ лошадей отбою не будетъ. Возили тогда по 3 коп на пару съ версты. Проѣзжіе по проселочнымъ дорогамъ тогда были рѣдки и это только становые и слѣдователи, да изрѣдка торговый агентъ. По трактамъ, напротивъ, пассажирское и грузовое движеніе было много оживленнѣе; особенно по Сибирскому тракту шли сплошные караваны воезовъ, изъ Сибири — чай, сало, масло, кожи, овчины, въ Сибирь — мануфактуру и галантерейные товары. Въ каждомъ селеніи по Сибирскому тракту было по нѣскольку постоянныхъ дворовъ. Помимо этого въ Сибирь шли постоянныя партіи ссыльныхъ, останавливавшіяся на этапахъ, а изъ Сибири

везли на почтовыхъ „золотуху“ и „серебрянку“. Не то было по проселочнымъ дорогамъ; не только городской экипажъ, но даже пробирающійся послѣ 25-ти лѣтней выслуги солдатъ тамъ составляетъ событіе. По лѣтамъ въ деревняхъ остаются только „старъ да малъ“, остальные на поляхъ и въ лѣсу. При появленіи въ деревнѣ новаго человѣка, особенно солдата, всѣ прячутся и высматриваютъ на улицу изъ косяковъ своихъ маленькихъ оконцевъ.

Солдатъ или солдатчины боялись потому, что служба была настолько продолжительна (25 лѣтъ), что рѣдкіе выходили обратно. Рекрутское отдѣленіе находилось въ вѣдѣніи казенной палаты, которая и высылала въ рекрутскія присутствія и волостныя правленія списки лицъ, состоящихъ на очереди въ солдаты. Волостные начальники обязаны представлять такихъ въ рекрутскія присутствія, которыя были только въ городахъ. Многіе бѣжали уже съ дороги; для предупрежденія побѣговъ очередныхъ заковывали въ деревянные колодки и въ такомъ видѣ доставляли въ городъ. Здѣсь годному говорили „лобъ“, негодному — „затылокъ“ и соответственно съ этимъ въ „цирульнѣ“ первому обстригали усы, бороду (въ рекруты брали до 40-лѣтняго возраста) и брили лобъ, второму обстригали волосы на головѣ только съ затылка. Въ виду частыхъ побѣговъ, рекрутовъ въ городѣ долго не держали. Всѣ тѣмъ или инымъ путемъ увернувшіеся отъ рекрутчины навсегда оставались дома.

Прежде и теперь.

(Замѣтки старожила).

Пришло время - Вятка вновь будетъ производить торговые и коммерческія дѣла съ Архангельскимъ портомъ въ большихъ размѣрахъ. Нѣтъ сомнѣнія, что съ каждымъ годомъ дѣла будутъ увеличиваться, а городъ рости и богатѣть. Желѣзная дорога покажетъ путь дѣловымъ и предприимчивымъ купцамъ, какъ російскимъ (изъ Европейской Россіи), такъ и сибирскимъ. Не будутъ отъ этого въ убыткѣ и вятчане. Хорошъ и выгоденъ портъ Архангельскій для продажи російскихъ и сибирскихъ товаровъ, а равно и покупки иностранныхъ. Желѣзныя дороги соединятъ его съ центральною Россіею, а Архангельскъ вернетъ бывшее значеніе. Что была Самара до пароходства? Ни больше, ни меньше, какъ уѣздный бурлацкій городъ, вродѣ Лаишева при Камѣ. Съ открытіемъ же пароходства и проведеніемъ желѣзной дороги на Москву и Сибирь она стала пріобрѣтать все большее и большее значеніе и нынѣ имѣетъ сто тысячъ жителей и ведетъ обширную торговлю.

Европейскія государства знаютъ Архангельскій портъ по прежнимъ дѣламъ, т.-е. до пароходства и желѣзныхъ дорогъ, и въ Вяткѣ есть еще старики, которые торговали въ Архангельскѣ. Они говорятъ, что въ прежнія времена приходило въ Архангельскъ иностранныхъ парусныхъ караблей ежегодно около тысячи, приходили по большей части порожніе, съ балластомъ, а уходили съ хлѣбомъ и другими товарами. Торговлю съ иностранцами изъ нашей Вятки вели какой-нибудь десятокъ купцовъ, а дѣла хватило бы тутъ и сотнѣ. Да и этотъ десятокъ отступился отъ

дѣлѣ, когда пароходы и желѣзныя дороги произвели переворотъ въ торговыхъ сношеніяхъ.

По правдѣ сказать, вятчане удивительные тяжкодумы, не хватаетъ имъ смѣлости, идутъ лишь по проторенному пути. Старики только и разговариваютъ: „надо посмотрѣть, какъ пойдутъ дѣла“. Ну и смотрятъ, смотрятъ до тѣхъ поръ, пока не увидятъ, что пріѣзжающіе съ разныхъ сторонъ купцы торгуютъ съ барышами да еще такими, что бросаются въ глаза. Вотъ тогда-то наши вятчане, подумавши и сообразивши, скажутъ: „что-же мы зѣваемъ? Намъ въ Архангельскѣ домашнее дѣло и при томъ все подъ руками. У насъ есть кому дѣло дѣлать: въ семействахъ по три, по четыре человека взрослыхъ мужчинъ большую половину времени праздну проводятъ, надо дать имъ дѣло. Свои люди на всѣ стороны, купить и продать; во всемъ будетъ экономія соблюдена и деньги будутъ въ своихъ рукахъ. На первый разъ, хотя и безъ большого барыша поторгуемъ, но за то поучимся, не напрасно же чугунокъ построили и издержали очень много казны“. А другіе такъ скажутъ: „у насъ есть и въ Вяткѣ дѣла и доходы отъ недвижимости; мы слышали, что прежніе купцы, торгующіе въ Архангельскѣ, наживали большіе капиталы, а нѣкоторые проживали“. Быть можетъ, молодежь не будетъ такъ осторожна. Нынѣ не прежнія времена, и не та дорога: опасности нѣтъ, и что хотя товаръ и потонетъ, капиталъ не потеряется, такъ какъ страховыя общества охотно будутъ принимать товары на страхъ за небольшія преміи.

Да, желѣзная дорога совсѣмъ измѣнитъ наши сношенія съ Архангельскомъ. До Котласа по чугункѣ, а тамъ удобный путь по Сѣверной Двинѣ. Не то было прежде, товары изъ Вятки перевозились на лошадяхъ

до Ношувльской пристани, нерѣдко по невозможнымъ дорогамъ, съ различными приключеніями. Изъ Ношувльской пристани товаръ, идущій въ Архангельскъ, сплавляли до Сѣверной Двины по рѣкѣ Лузѣ (разстояніе водой 350 верстъ) одинъ разъ въ годъ, а именно въ большую воду. Луза — рѣка лѣсная, неширокая, съ крутыми берегами. Весной берега подмываетъ и лѣсъ сваливается въ рѣку. Вслѣдствіе этого, много барокъ убивалось, много также страдали онѣ отъ подводныхъ каршей и крупныхъ поворотовъ этой рѣки.

По одну весну пріѣзжалъ въ Ношувскую отъ страхового общества агентъ и принялъ на страхъ товаръ въ 20 баркахъ, но по случаю крушенія большинства барокъ общество потерпѣло убытки, и послѣ того страхованія не было.

Несмотря на все это, вятчане торговали съ Архангельскомъ и получали большіе барыши. Для процвѣтанія торговли теперь возникаютъ еще лучшія условія и было бы грустно предполагать, что вятичи ими не воспользуются.

Вообще будущность Вятки обѣщаетъ много хорошаго. Нынѣшній городской голова, человѣкъ еще молодой, изъ купеческаго сословія, съ высшимъ образованіемъ, какъ замѣтно, энергично занятъ многими крупными для города предпріятіями. Во первыхъ, онъ хочетъ устроить водопроводъ по всему городу, во вторыхъ — рельсовый подъѣздной путь отъ пароходныхъ пристаней къ станціи желѣзной дороги, и въ третьихъ, рѣку Вятку провести прямымъ теченіемъ подлѣ горы противъ всего города, старое же русло останется какъ затонъ для стоянки судовъ и пароходовъ. Главная задача за средствами, такъ какъ на все это надо затратить большой капиталъ, а у города его нѣтъ. По-

требуется долгосрочный заемъ и предъ нимъ останавливаться не надо.

Я. А. Прозоровъ.

(Замѣтка старожила)

До пароходства и учрежденія путей сообщенія съ Петербургомъ вятскіе купцы вели обширную торговлю съ Архангельскимъ портомъ. Изъ этихъ купцовъ извѣстны болѣе Машковцевы, Аршауловы, Рѣпины, Рязанцевы, Прозоровы, Синцовы, Изергины, Булычевы, Анфилатовъ, Косаревы, Платуновы, Гусевъ и нѣкоторые другіе. Всѣ 1-й гильдіи, потомственные почетные граждане и нѣкоторые - коммерціи совѣтники. О производствѣ торговли вятскихъ купцовъ съ Архангельскимъ портомъ нами было сообщено: въ „Вятскомъ Краѣ“ (№ 39 1897 года), въ „Камско-Волжскомъ Краѣ“ (№ 643 1898 года), и въ „Вятскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ“ (№ 36 1898).

По неимѣнію удобныхъ и дешовыхъ путей сообщенія съ Архангельскимъ портомъ, а также съ постройкою желѣзныхъ дорогъ, измѣнившихъ направленіе грузовъ и давшихъ преобладающее значеніе гаванямъ Балтійскаго моря, вятскіе коммерсанты начали уѣзжать изъ Вятки въ столицы и другіе города, уѣхали изъ Архангельска заграничныя конторы. Послѣднимъ выѣхалъ изъ Вятки въ Петербургъ, назадъ тому болѣе 20 лѣтъ, вятскій 1-й гильдіи купецъ, потомственный почетный гражданинъ, коммерціи совѣтникъ Я. А. Прозоровъ.

Я. А. Прозоровъ оставилъ по себѣ въ г. Вяткѣ память, какъ щедрый жертвователь на различныя благотворительныя учрежденія. Предъ отъѣздомъ въ Петер-

бургъ онъ пожертвовалъ вятскому благотворительному обществу на нижней торговой площади цѣлый кварталъ (со всѣхъ четырехъ сторонъ) домовъ и лавокъ, изъ нихъ главный домъ по Спасской улицѣ, гдѣ помѣщается общественное собраніе, въ нижнемъ же этажѣ семь магазиновъ, приносятъ доходу по дешевой вятской цѣнѣ до десяти тысячъ рублей. 2-й большой каменный домъ, по Московской улицѣ, онъ оставилъ для пріюта бѣдныхъ дѣвочекъ-дѣтей гражданъ города Вятки; здѣсь помѣщается много лѣтъ и отдѣленіе Государственнаго банка 3-й домъ, тоже по Московской улицѣ, каменный, пожертвованъ Я. А. Прозоровымъ для городского шестикласснаго училища; 4-й домъ, по Владимірской улицѣ — для пріюта бѣдныхъ мальчиковъ-дѣтей гражданъ города Вятки, и 5-й домъ, гдѣ жилъ самъ Прозоровъ, во II-й части, на углу Николаевской улицы и Александровской площади, съ большимъ садомъ, онъ пожертвовалъ Вятскому епархіальному женскому училищу. Всѣ эти дома по нынѣшнимъ цѣнамъ стоятъ болѣе пятисотъ тысячъ рублей.

У Я. А. Прозорова въ конторскихъ книгахъ была особая статья (счетъ благотворительности), на которую онъ сносилъ въ кредитную страницу со счета прибылей 10% съ рубля ежегодно и накопившійся капиталъ не считалъ своею собственностью, а употреблялъ на дѣла благотворительности.

При отъѣздѣ изъ Вятки Я. А. Прозоровъ нѣкоторыхъ молодыхъ приказчиковъ взялъ съ собою въ Петербургъ, а старикамъ далъ пожизненный пенсіонъ.

Яковъ Алексѣевичъ Прозоровъ умеръ въ С.-Петербургѣ и похороненъ въ Александровской лаврѣ.

Городъ Вятка, благодарный щедрому жертвователю, назвалъ одинъ изъ пріютовъ „Прозоровскимъ“.

Намъ кажется, имя Я. А. Прозорова было бы нелишне увѣковѣчить въ памяти гражданъ г. Вятки, назвавъ „Прозоровскою“ одну изъ городскихъ улицъ.

Городъ Вятка.

Долгое время благосостояніе всей сѣверной половины Вятской губерніи было неразрывно связано съ процвѣтаніемъ Архангельскаго порта. Съ упадкомъ Архангельскаго порта начался упадокъ и нѣкоторыхъ уѣздовъ губерніи; въ особенности это отразилось на Орловскомъ уѣздѣ.

Архангельскій портъ существуетъ не первое столѣтіе. Изъ исторіи мы знаемъ, что торговое значеніе Архангельска началось съ конца XVI-го столѣтія. Благодаря бурѣ, разбросавшей англійскіе карабли, англличанинъ Ченслеръ случайно попалъ въ Архангельскъ. О пріѣздѣ иностранца было доложено царю Іоанну Грозному, пожелавшему видѣть случайнаго гостя. Ченслера отравили въ Москву. Ловкій иностранецъ понравился Іоанну Грозному и царь даровалъ англичанамъ право торговли въ Русскомъ государствѣ. Съ этого времени англичане стали безпрепятственно ѣздить въ Архангельскъ, за ними узнали дорогу туда и другіе иностранцы, и тоговля Архангельска увеличивалась съ каждымъ годомъ.

Когда былъ основанъ Петербургъ, затѣмъ пріобрѣтена Рига, когда у русскихъ появились порты и на Черномъ морѣ, значеніе Архангельска не уменьшилось, какъ можно было опасаться, а, напротивъ, росло съ каждымъ годъ. Значеніе Архангельска убила не конкуренція новыхъ портовъ, а постройка желѣзныхъ до-

рогъ и открытіе пароходнаго сообщенія. Сообщеніе съ другими портами стало удобнымъ и возможнымъ во всякое время года, а Архангельскъ остался при старомъ способѣ сообщенія—гужевой перевозкѣ за многія сотни верстъ.

Теперь, когда завершена постройка Пермь-Котласской желѣзной дороги возникаетъ вопросъ, — возможно ли возрожденіе Архангельска? На этотъ вопросъ смѣло можно отвѣтить: да, возможно.

Съ устройствомъ дороги Архангельскъ становится наиболѣе доступнымъ портомъ для всей сѣверо-восточной части Европейской Россіи и Западной Сибири. Товары всей этой обширной полосы безпрепятственно круглый годъ будутъ отправляться до Котласа, а оттуда въ лѣтнее время по Двинѣ въ Архангельскъ.

Соединеніе Пермь-Котласской желѣзной дороги съ Сибирскою открыло путь къ Архангельскому порту произведеніямъ великой Сибири. вмѣстѣ съ тѣмъ это повліяетъ на возрожденіе начавшагося было упадка пароходства по рѣкамъ Оби и Иртышу.

Путь изъ Сибири къ Архангельскому порту по Сибирской и Пермь-Котласской желѣзнымъ дорогамъ долженъ взять перевѣсъ противъ пути чрезъ устья Оби и Енисея еще потому, что иностранные пароходы къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ могутъ при всемъ благополучіи дѣлать только одинъ рейсъ, тогда какъ до Архангельска они дѣлаютъ не менѣе четырехъ рейсовъ безъ всякой опасности. Эти соображенія, вѣроятно, заставятъ иностранцевъ отказаться отъ плаванія къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ, куда теперь ихъ привлекаетъ главнымъ образомъ право беспошлиннаго ввоза нѣкоторыхъ товаровъ.

По всемъ этимъ соображеніямъ, мы твердо вѣримъ

въ возрожденіе Архангельскаго порта. Независимо отъ прямыхъ выгодъ, которыя получить наша губернія отъ близкаго сосѣдства первокласснаго порта, возрожденіе Архангельска будетъ имѣть для насъ значеніе еще въ томъ отношеніи, что губернія воспользуется выгодами своего положенія—транзитнаго пути.

Но чтобы губернія воспользовалась вполне тѣми выгодами, какія ожидаетъ получить отъ соединенія съ Архангельскимъ портомъ, необходимо устроить подъѣздные пути къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. По этому вопросу мы надѣемся поговорить еще разъ.



